

⑩ 日本国特許庁(JP)

⑪ 実用新案出願公開

⑫ 公開実用新案公報(U) 平4-48059

⑬ Int. Cl. 5

識別記号

庁内整理番号

⑬ 公開 平成4年(1992)4月23日

B 60 R 13/02  
B 62 D 25/06

A 7912-3D  
A 7816-3D

審査請求 未請求 請求項の数 1 (全 頁)

⑭ 考案の名称 ヘッドライニングの取付構造

⑮ 実 願 平2-91186

⑯ 出 願 平2(1990)8月30日

⑰ 考 案 者 竹 花 里 美 東京都日野市日野台3丁目1番地1 日野自動車工業株式  
会社内

⑰ 考 案 者 館 野 文 秀 東京都日野市日野台3丁目1番地1 日野自動車工業株式  
会社内

⑱ 出 願 人 日野自動車工業株式会 東京都日野市日野台3丁目1番地1  
社

⑲ 代 理 人 弁理士 須田 正義

## 明 細 書

### 1. 考案の名称

ヘッドライニングの取付構造

### 2. 実用新案登録請求の範囲

前部ライニングと後部ライニングに分割されたヘッドライニングが自動車のルーフ内面に沿って設けられ、前記前部ライニング及び後部ライニングの両端縁が前記ルーフ内面に固着されたりテーナとカーテンレールとにより挟持され、前記リテーナは複数のねじ孔を有し、前記カーテンレールは前記挟持状態で前記ねじ孔に対向する複数の透孔を有し、ねじを前記透孔を通して前記ねじ孔に螺合することにより前記ライニングの両端縁を固定するヘッドライニングの取付構造において、

前記ライニング両端縁にそれぞれ複数の係止孔が設けられ、

前記リテーナの両側に前記係止孔が嵌入可能な複数の係止脚が突設され、

前記ねじを螺合した状態で前記係止脚が前記カーテンレールに当接して前記カーテンレールの沈

込みを規制する長さを有する

ことを特徴とするヘッドライニングの取付構造。

### 3. 考案の詳細な説明

#### 〔産業上の利用分野〕

本考案は自動車のルーフ内面に沿って設けられるヘッドライニングに関する。更に詳しくは前後に2分割されるヘッドライニングの取付構造に関するものである。

#### 〔従来技術〕

従来、第4図～第6図に示すように、この種の前部ライニング1及び後部ライニング2はルーフパネル9に沿って配設され、ライニング1及び2の各端縁にはそれぞれ多数の凸部1a及び2aが互い違いに突出してしかも僅かに高い位置に形成される。前部ライニング1及び後部ライニング2の両端縁に相応するルーフ内面には車幅方向にリテーナ5が固着される。カーテンレール6はリテーナ5とともにライニング1及び2の両端縁を挟持する。リテーナ5及びカーテンレール6にはそれぞれねじ孔5a及び透孔6aが設けられ、リテ

ーナ 5 には位置決め孔 5 b が更に設けられる。リテーナ 5 の位置決め孔 5 b の部分はカーテンレール 6 がねじ止めされたときにカーテンレール 6 の沈み込みを規制するためにねじ孔 5 a の部分より僅かに高く形成される。

従来のライニング 1 及び 2 の取付けは、先ずリテーナ 5 の位置決め孔 5 b にライニング 1, 2 の凸部 1 a, 2 a の孔を合せ、次いでこれらの孔にクリップ 3, 4 を挿入してライニング 1, 2 のずれを無くしてライニング 1, 2 をリテーナ 5 に仮止めした後、これらの両端縁の継目を隠すようにカーテンレール 6 を配し、ねじ 8 を透孔 6 a を通してねじ孔 5 a に螺合して行われる。

〔考案が解決しようとする課題〕

しかし、従来の取付けは、ライニング 1 及び 2 の凸部 1 a 及び 2 a の孔をリテーナ 5 の位置決め孔 5 b に合せてクリップ 3 及び 4 を挿入係止する作業、カーテンレール 6 の透孔をねじ孔に合わせる作業等を要し、取付工数が大きくなる不具合があった。

また、両ライニング 1, 2 の端縁を特殊な凸部 1 a, 2 a に形成し、リテーナ 5 をこれに合わせて形成する必要からライニング 1, 2 及びリテーナ 5 の形状が複雑化し、一定の加工精度を保つために加工工数が増大する欠点があった。

また、ライニング 1, 2 の位置決め間隔が比較的広いため、取付け後の両端縁の直線性が損われることがあった。

更に、ヘッドライニングの端縁に特殊な凸部を有するため、取付けの際の作業性が良くない不具合があった。

本考案の目的は、取付工数が比較的小さくて済み、部品の加工が平易で、しかも取付け後のライニング両端縁の直線性に優れたヘッドライニングの取付構造を提供することにある。

〔課題を解決するための手段〕

上記目的を達成するために、本考案は、前部ライニングと後部ライニングに分割されたヘッドライニングが自動車のルーフ内面に沿って設けられ、前記前部ライニング及び後部ライニングの両端縁

が前記ルーフ内面に固着されたりテーナとカーテンレールとにより挟持され、前記リテーナは複数のねじ孔を有し、前記カーテンレールは前記挟持状態で前記ねじ孔に対向する複数の透孔を有し、ねじを前記透孔を通して前記ねじ孔に螺合することにより前記ライニングの両端縁を固定するヘッドライニングの取付構造において、前記ライニング両端縁にそれぞれ複数の係止孔が設けられ、前記リテーナの両側に前記係止孔が嵌入可能な複数の係止脚が突設され、前記ねじを螺合した状態で前記係止脚が前記カーテンレールに当接して前記カーテンレールの沈込みを規制する長さを有することを特徴とする。

#### 〔作用〕

係止脚に係止孔を嵌入させて、カーテンレールの透孔をねじ孔に合わせ、ねじ止めするという僅かな作業で、ライニング両端縁を真っ直ぐにして両ライニングの各端縁を固定することができる。

#### 〔実施例〕

次に本考案の実施例を図面に基づいて詳しく説



明する。

第1図～第3図に示すように、ヘッドライニング10は基板の表面に表皮付発泡体が接着されて成形され、大型トラックのキャブのルーフパネル20に沿って設けられる。ヘッドライニング10は前部ライニング11及び後部ライニング12に分割され、これらのライニング11及び12は左右両側に設けられた複数の取付孔13及び14により図示しないルーフレールに固定される。

前部ライニング11及び後部ライニング12の両端縁に相応するルーフパネル20の内面には車幅方向に金属製の細長い板状のリテーナ15が固着される。ライニング11及び12の両端縁の下面には両端縁により形成されるライニングの継目部分を覆い隠すカーテンレール16が配される。具体的にはライニング11及び12の両端縁はリテーナ15とカーテンレール16とにより挟持される。リテーナ15は複数のねじ孔15aを有し、カーテンレール16は前記挟持状態でねじ孔15aに対向する複数の透孔16aを有する。カーテ

ンレール 1 5 はねじ 1 9 を透孔 1 6 a を通してねじ孔 1 5 a に螺合することにより固定される。

ライニング 1 1 及び 1 2 の両端縁にはそれぞれ複数のスリット状の係止孔 1 7 及び 1 8 が各端縁に沿って一列に設けられる。リテーナ 1 5 の両側には係止孔 1 7 及び 1 8 が嵌入可能な複数の係止脚 1 5 b が突設される。これらの係止脚 1 5 b は前記ねじ孔 1 5 a が設けられた部分に設けられ、その長さはねじ 1 9 を螺合した状態でカーテンレール 1 6 に当接してカーテンレール 1 6 の沈込みを規制する長さを有する。

次にこのような構成のヘッドライニングの取付方法について説明する。

先ずルーフパネル 2 0 の内面に固着されたリテーナ 1 5 の係止脚 1 5 b に前部ライニング 1 1 及び後部ライニング 1 2 の両端縁の係止孔 1 7 及び 1 8 を嵌入する。次いで両端縁の継目の部分に下面からカーテンレール 1 6 を当て、その透孔 1 6 a をリテーナ 1 5 のねじ孔 1 5 a に合わせた後、ねじ 1 9 を透孔 1 6 a を通してねじ孔 1 6 a に螺

合する。ねじ 1 9 を締めていくとカーテンレール 1 6 がライニング 1 1 及び 1 2 の両端縁に密着していく。第 2 図に示すように、所定の距離だけ上昇すると係止脚 1 5 b の先端にカーテンレール 1 6 の両翼 1 6 b が当接し、それ以上は上昇しなくなる。

〔考案の効果〕

以上述べたように、本考案によれば、リテーナに係止脚を一体的に設けたことにより従来のクリップが不要となり、少ない部品点数でライニングの位置決め作業を容易に行うことができる。

またカーテンレールを取付けるためにねじ締めする際に係止脚がスペーサの役割を果たすため、均一な力でカーテンレールを締めつけることができる。

また従来のようにライニングの端縁に凸部を設ける必要がないため、ライニングの加工が平易になる。

更にリテーナがライニング両端縁を真っ直ぐに保持するため、取付け後のライニングの端縁が直

線になり、見栄えの良い取付構造となる。

#### 4. 図面の簡単な説明

第1図は本考案実施例ヘッドライニングの組立斜視図。

第2図はその断面図。

第3図はその要部拡大組立斜視図。

第4図は従来例ヘッドライニングの要部組立斜視図。

第5図はそのV-V線断面図。

第6図はそのVI-VI線断面図。

10 : ヘッドライニング、

11 : 前部ライニング、

12 : 後部ライニング、

15 : リテーナ、

15a : ねじ孔、

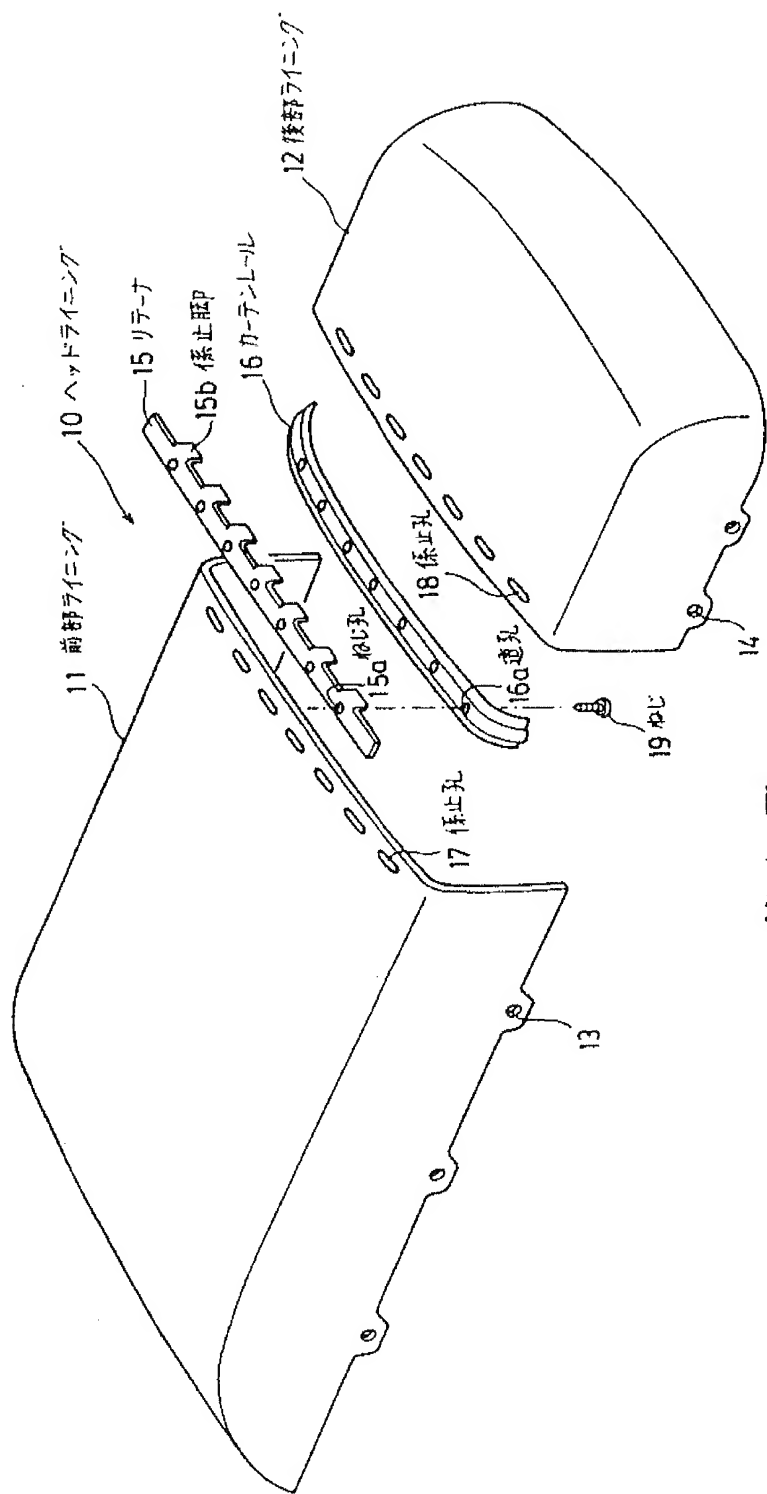
15b : 係止脚、

16 : カーテンレール、

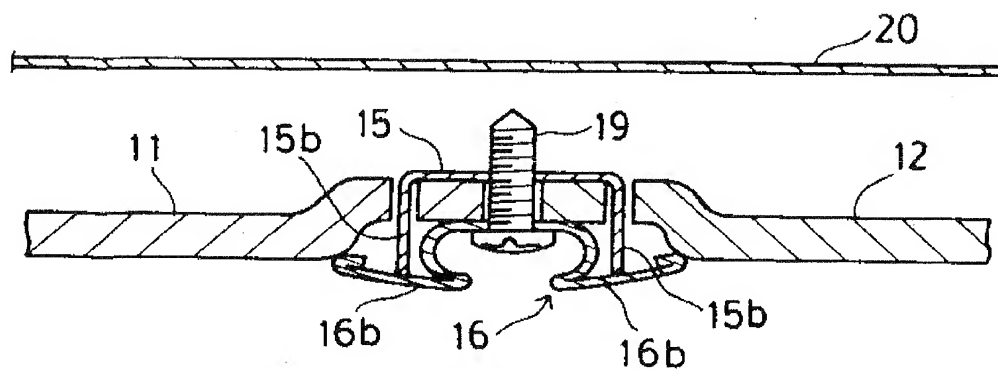
16a : 透孔、

17, 18 : 係止孔、

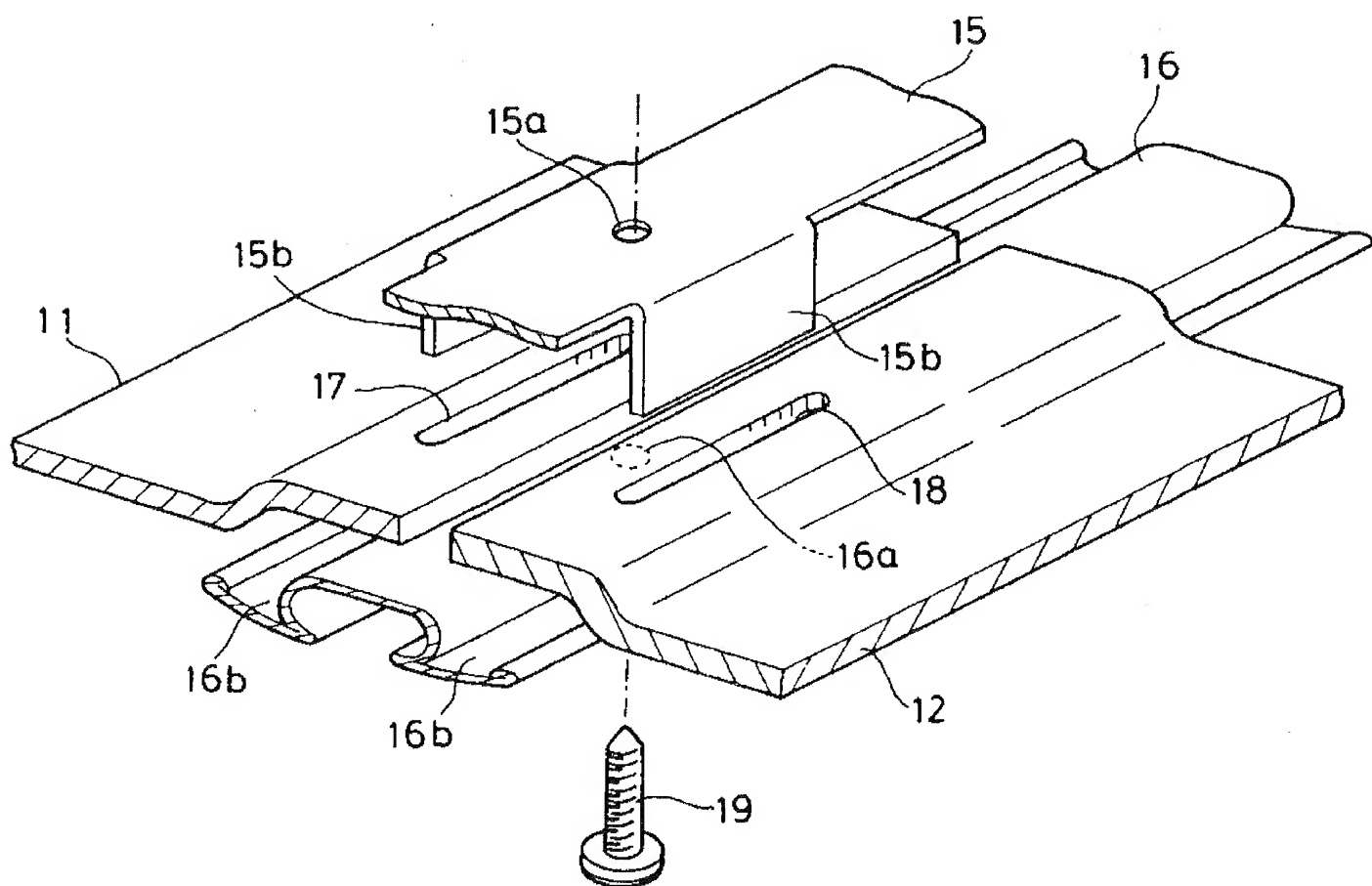
19 : ねじ。



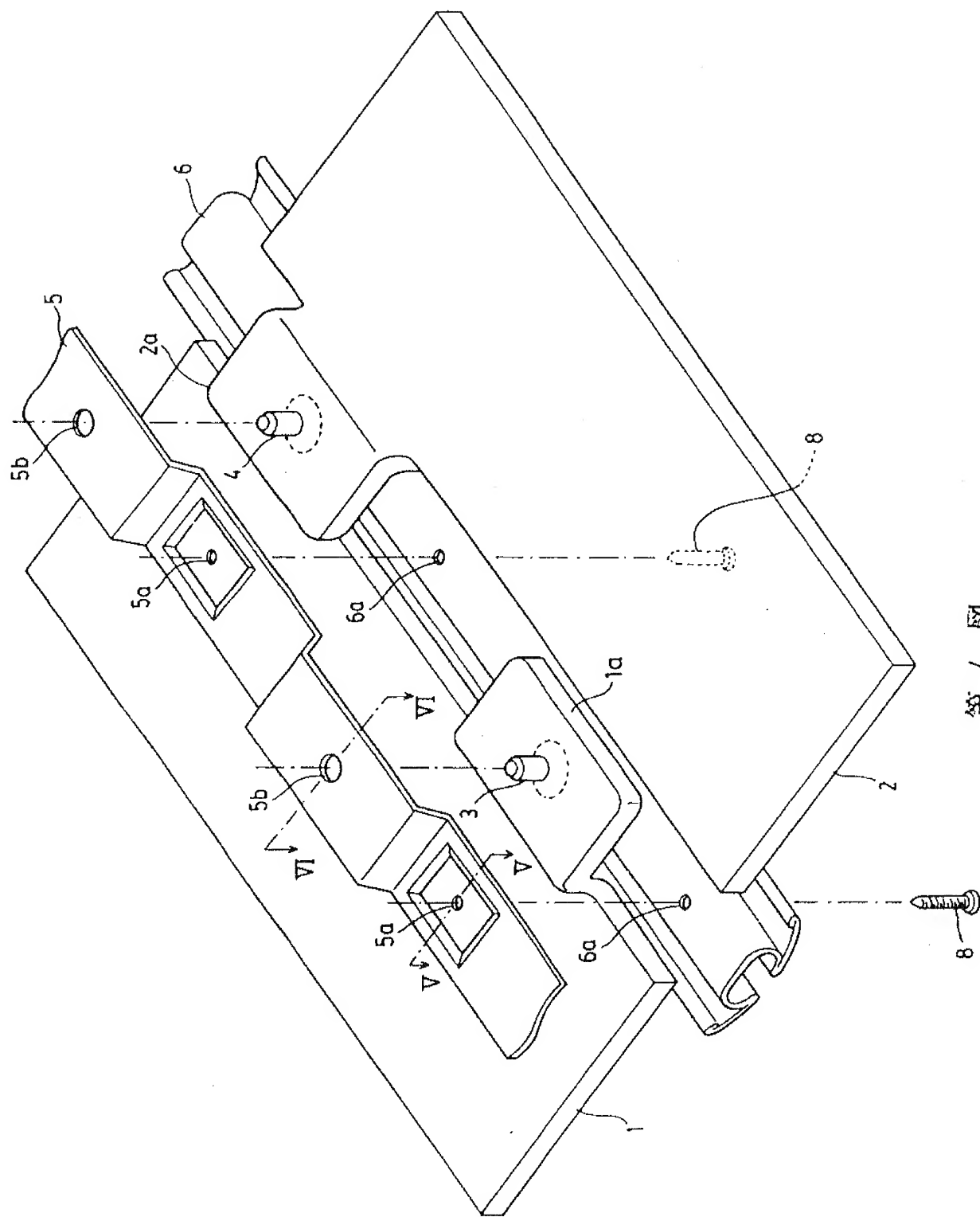
第 1 図



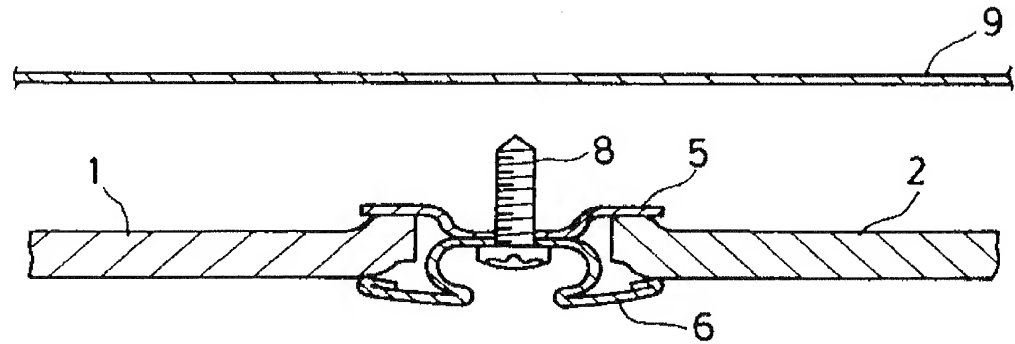
第 2 図



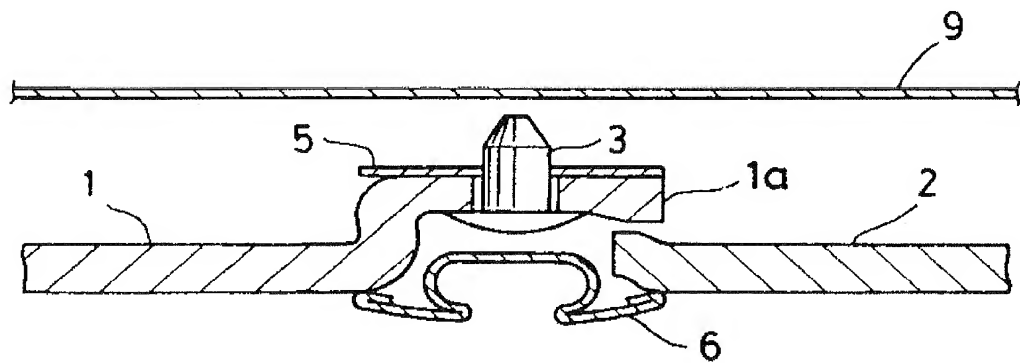
第 3 図



第 4 図



第 5 図



第 6 図

847

実開 4-48059

出願人 日野自動車工業株式会社  
代理人 弁理士 須田正義